

Verantwoordelijke uitgever : Professor Louis Baeck,
Pro-dekaan van de Faculteit der Economische
en Toegepaste Economische Wetenschappen

De "Leuvense Economische Standpunten" worden opgevat als een vrije wetenschappelijke tribune waarin de stafleden van het Departement Economie en van haar onderzoekseenheid, het Centrum voor Economische Studiën, opiniërende studies en essays publiceren. De opzet bestaat erin om op bevattelijke wijze een reeks van inzichtsverhelderende en beleidsoriënterende economische standpunten te brengen. Onze beweeglijke wereld heeft hieraan wel behoefte.

Dergelijke reeks zal uiteraard verschillende opinies en denkstromingen brengen.

Leuvense Economische Standpunten zullen alleen de visie van de auteur vertolken. Zij kunnen dus niet doorgaan als de visie van een instelling.

Adres voor bestellingen :
Centrum voor Economische Studiën
Van Evenstraat 2B
B — 3000 LEUVEN

Prijs per aflevering : 100 F.
Postcheque : 000-0544830-78

Telefoon : 016 / 28.31.02 — 28.31.11

K.U. Leuven
Centrum voor Economische Studiën
E. van Evenstraat 2b - B-3000 LEUVEN
Tel. (016) 28.31.02 - 28.31 11
Fax (016) 28.33.61
BTW BE 419.052.173

KATHOLIEKE UNIVERSITEIT TE LEUVEN

DEPARTEMENT ECONOMIE

LEUVENSE ECONOMISCHE STANDPUNTEN

1993/67

**DE LEGITIMERING VAN OVERHEIDSMONOPOLIES
IN HET SPOORWEGVERVOER EN
IN DE TELECOMMUNICATIE**

EEN HISTORISCHE ANALYSE

**Paul DE GRAUWE
Bart VAN DER HERTEN**

maart 1993

D/1993/2020/10

1. Inleiding¹.

In het privatiseringsdebat dat tegenwoordig weer veel aandacht krijgt van politici, economen en de media, wordt veelal uitgegaan van een aantal impliciete vooronderstellingen in verband met het overheidsingrijpen in een aantal belangrijke economische sectoren. De voorstanders van de staatsuitbating van een aantal ondernemingen schermen met termen als algemeen belang, universele dienst en nationaal belang, en wijzen erop dat de private sector niet in staat is om een degelijke dienstverlening te garanderen. Zij zou immers enkel op winst uit zijn. De laatste jaren hebben nieuwe motivaties voor het overheidsingrijpen hun opwachting gemaakt: sociale en milieu-argumenten, tewerkstelling en zelfs protectionisme van Belgische producten tegenover de buitenlandse concurrentie, worden aangevoerd.

In deze bijdrage wordt de gegrondheid van het overheidsingrijpen van nabij bestudeerd. Meer bepaald wordt nagegaan hoe de legitimering van overheidsmonopolies op het vlak van transport en communicatie in het verleden werd gevormd, tot welke resultaten deze monopolies hebben geleid en hoe ze geleidelijk werden ondermijnd. Deze beschouwingen kunnen de grond van het debat, met name de fundamentele verantwoording van het overheidsingrijpen in heden en verleden, in een juister daglicht stellen, en enkele vergeten aspecten van het privatiseringsdebat opnieuw in de belangstelling plaatsen.

In een eerste punt worden de opvattingen over de staatsuitbating van spoorwegen en telecommunicatie voorgesteld, zoals die golden in de 19de eeuw, een periode van belangrijke en succesvolle overheidsinvesteringen. In het tweede artikel wordt uiteengezet hoe tijdens het interbellum de legitimering van de overheidsmonopolies onder steeds toenemende druk kwam te staan, vooral dan in het geval van de spoorwegen. Tenslotte wordt de actuele toestand besproken, en aangetoond dat het fundamenteel breukvlak dat zich vóór de Tweede Wereldoorlog voordeed in de sector van het spoorwegvervoer, nu volop

¹ De auteurs bedanken de volgende collega's voor hun opbouwende commentaar: Prof. Dr. Herman Van der Wee, Koen Algoed, Leon Bettendorf, Gerda Dewit, Geert Gielens, Tom Van Puyenbroek, Pascal Verhoest.

doorbreekt in de sector van de telecommunicatie. Tenslotte wordt beweerd dat nieuwe legitimeringen voor het behoud van de centrale rol van de overheid in deze diensten, de oude niet kunnen vervangen.

2. De legitimering van het overheidsingrijpen in de transport- en communicatiesector, 1830-1913².

De 19de eeuw werd gekenmerkt door een toenemende inmenging van de overheid in de sectoren post, telegraaf, telefoon, spoorwegen en buurtspoorwegen. Daarmee verbonden was de idee van de *universele dienst* en het *algemeen belang*. In tegenstelling tot de exploitatie door de overheid van een aantal diensten met een duidelijk omschreven winstoogmerk, zoals nog gebruikelijk was in het begin van de 19de eeuw, evolueerden de politieke ideeën na 1830 naar de overtuiging dat het algemeen belang hiermee niet gediend was. Meer bepaald ontstond de gedachte dat de overheidsbedrijven de diensten tegen een zo laag mogelijke kostprijs -met name tegen produktiekost- ter beschikking moesten stellen aan een zo groot mogelijke groep burgers. Het overheidsingrijpen werd ook verdedigd vanuit de overtuiging dat de betrokken activiteiten als sleutelsectoren konden worden beschouwd, met een rechtstreekse invloed op de economie van het land.

Reeds tijdens de jaren 1830 toen in het parlement debatten werden gevoerd over de modernisering van de post en de uitbreiding van de postdiensten over heel het grondgebied, haalde de idee van algemeen nut de bovenhand³. Het overheidsmonopolie dat reeds tijdens de jaren 1790 was ingevoerd, werd expliciet behouden. Vanuit het gelijkheidsprincipe dat in de Grondwet werd verwoord, werd gesteld dat alle burgers van het koninkrijk in gelijke mate recht hadden op dezelfde diensten. In 1835 en later speelde deze idee een belangrijke rol in de ontwikkeling van een nationaal spoorwegnet, dat alle provincies omvatte. Dit betekende tegelijk dat de overheid de mening was

² Een uitgebreide analyse van de politieke besluitvorming voor post, telegraaf en telefoon wordt gegeven in: B. VAN DER HERTEN en P. VERHOEST, *Tweehonderd jaar privatiseringsdabat in België. Historische reflectie over het wel en wee van de Belgische overheidsbedrijven*, -Res Publica, 1993, eerste aflevering, p.73-93. Voor wat betreft de spoorwegen werd een beroep gedaan op de wetgeving, de Parlementaire Handelingen en Documenten waarin de wetgeving en het overheidsbeleid werd becommentarieerd.

³ Zie bijvoorbeeld het debat over de begroting van de post, -*Belgisch Staatsblad* van 12 februari 1834; *Exposé des motifs accompagnant le projet de loi présenté par M. le Ministre des finances sur le taxe des lettres et sur l'établissement du service des postes rurales*, - *Belgisch Staatsblad* van 6 augustus 1834; *Rapport fait par M. Liedts, au nom de la section centrale, sur le projet de loi relatif à la taxe des lettres et à la poste rurale*, -*Belgisch Staatsblad* van 13 mei 1835.

toegedaan dat de private sector niet of onvoldoende kon instaan voor dit algemeen belang, en enkel zou kiezen voor winstmaximalisatie in een beperkt aantal dichtbevolkte regio's.

Toen in 1840 in Engeland een grote *Post Reform*⁴ werd doorgevoerd, betekende dit in de eerste plaats een belangrijke tariefvermindering. De Engelse overheid had met name berekend dat de consumenten te veel betaalden voor de postdiensten, en dat de Staat dus een ongeoorloofde winst maakte. In de praktijk werd de post gebruikt als een middel van indirecte belastingen. De posthervorming in Engeland had als doel om de postdiensten aan produktiekost ter beschikking te stellen, wat betekende dat er noch winst, noch verlies mocht worden gemaakt. De Engelse verwezenlijkingen werden in België ingevoerd door de wetten van 1847-1849⁵. Tijdens de volgende jaren zou herhaaldelijk de vraag worden gesteld of de post al dan niet aan produktiekost werkte. Tegenstanders van het overheidsingrijpen bleven in elk geval herhalen dat er niet efficiënt werd gewerkt, en dat de reële kostprijs verder kon worden gedrukt. Nochtans werden in de loop van de eeuw een aantal wezenlijke tariefverlagingen doorgevoerd⁶.

Op het ogenblik dat de ideeën rond openbare dienstverlening gestalte kregen, engageerde de overheid zich in 1850 in de uitbouw van een telegraafnet⁷. Aanvankelijk werden de telegraaflijnen -die daarom ook de meest winstgevende waren want ze verbonden de grote steden en industriële regio's- langs de staatsspoorwegen aangelegd⁸, maar gaandeweg ontstond meer druk op de overheid om ook langs de belangrijke wegen telegraaflijnen aan te leggen. Het argument *pro* overheidsuitbating vertrok van de gedachte dat de winsten die gemaakt werden op de centrale assen, moesten worden aangewend om heel het land te laten genieten van de nieuwe technologie. De Staat investeerde

⁴ L. BRONNE, *Rapport présenté à M. Ch. Rogier, ministre des travaux publics, sur le système de réforme introduit en Angleterre dans l'administration des postes aux lettres et de son application en Belgique*, -Belgisch Staatsblad van 28 maart 1841.

⁵ *Loi qui modifie les dispositions sur le régime des postes* (24 december 1847), -*Pasinomie*, 3e reeks, dl.17, p.493. *Loi sur la réforme postale* (22 april 1849), - *Pasinomie*, 3e reeks, dl.19, p.157.

⁶ Zie bijvoorbeeld P. TEMPELS, *La poste aux lettres*, -*Revue trimestrielle*, april 1866, p.147-220.

⁷ Voor meer informatie over telegrafie en telefonie, zie P. VERHOEST, J.-P. VERCRUYSSSE en Y. PUNIE, *Telecommunicatie en beleid in België 1830-1991. Een reconstructie van de politieke besluitvorming vanaf de optische telegraaf tot de oprichting van Belgacom*, Amsterdam, 1991.

⁸ *Loi qui autorise le gouvernement à établir des télégraphes électriques sur les lignes de chemins de fer de l'Etat*, -*Pasinomie*, 3e reeks, dl.30, p.161.

inderdaad zeer zwaar in de telegrafie; in 1913 beschikten de meeste Belgische gemeenten over een toestel, dat meestal in het postkantoor of het station opgesteld stond en voor iedereen toegankelijk was⁹.

Eenzelfde proces deed zich in grote lijnen voor bij de telefonie, die op het einde van de jaren 1870 in België werd geïntroduceerd¹⁰. Aanvankelijk liet de overheid het initiatief aan de privésector, omdat zij de implicaties van de nieuwe technologie niet goed kon inschatten. Wel engageerde de overheid zich dadelijk in het verbinden van de verschillende stedelijke netwerken, zodat kon worden gewerkt aan de vorming van een nationaal netwerk. Reeds na enkele jaren nam de overheid het besluit om de vergunningen die aan de privésector waren toegestaan, terug te nemen. De overtuiging was namelijk gegroeid dat de telefonie voor iedereen toegankelijk moest worden, en dat enkel de overheid bekwaam was de nodige investeringen te doen. Daarvoor had ze dan wel de winsten nodig die in de grote stedelijke netwerken werden gemaakt.

Indien men de ontwikkelingen in de communicatiesector vergelijkt, wordt een telkens weerkerend patroon duidelijk. In post, telegraaf en telefoon werden vanaf 1830 overheidsmonopolies ingesteld, die expliciet bij wet werden vastgelegd. De overheid was ervan overtuigd dat enkel zij kon instaan voor de voorziening van de diensten aan steeds grotere groepen van de bevolking. Zij verdacht de private sector ervan dat die enkel geïnteresseerd zou zijn in de meest rendabele lijnen, en dat er van een universele dienst geen sprake zou zijn. Ook was de overheid ervan overtuigd dat zij kon instaan voor de laagste tarieven.

Voor de ontwikkeling van de verschillende netwerken werd gebruik gemaakt van het mechanisme van de kruissubsidiëring. De winsten die geboekt werden op internationaal telegrafieverkeer en op de drukste communicatieverbindingen werden geïnvesteerd in de minder rendabele lijnen. Zoals reeds opgemerkt was het de expliciete bedoeling om elk jaar als een 'nuloperatie' te beëindigen. De instelling van de overheidsmonopolies werd

⁹ Een van de grote verdiensten van het overheidsingrijpen tijdens de 19de eeuw bestond erin dat post, telegraaf, telefoon georganiseerd werden rond de spoorwegen. Zo konden de verschillende diensten worden geïntegreerd en tegen een relatief lage 'marginale kost' worden aangeboden aan de consumenten.

¹⁰ Het juridisch kader werd gevormd door de wet van 11 juni 1883: *Loi concernant l'établissement et l'exploitation de réseaux téléphoniques*, -Pasinomie, 4e reeks, dl.18, p.123-137.

juist verdedigd vanuit het financieringsmechanisme van de kruissubsidiëring - dat onmogelijk zou zijn onder volmaakte mededinging-: enkel indien de overheid kon beschikken over de winsten van de rendabele lijnen, kon zij instaan voor de uitbouw van het hele netwerk in de verdediging van het algemeen belang.

Tenslotte was, bij de uitbouw van de enorme netwerken op basis van nieuwe technologische verworvenheden, het aspect van de schaalvoordelen bijzonder belangrijk. Enkel één groot overheidsbedrijf kon het objectief van universele dienst verwezenlijken. Het feit dat de overheid ook de uitbater was van een groot deel van de spoorwegen, en dat de communicatiesector rond het spoorwegnet werd georganiseerd, bevestigt nog deze stelling.

In de uitbouw van het spoorwegnet en de buurtspoorwegen speelden gelijkaardige mechanismen van overheidsingrijpen en kruissubsidiëring een belangrijke rol. In de eerste wet op de spoorwegen (1834)¹¹ werd expliciet opgenomen dat ze moesten kunnen voorzien in alle kosten, dit wil zeggen de exploitatiekosten, de afbetaling van de leningen en de interestkosten. De discussies die tijdens heel de 19de eeuw in de Kamers maar ook in wetenschappelijke tijdschriften werden gevoerd, gingen veelal over de vraag of de overheid in dit opzet slaagde, en of er niet op een meer produktieve manier kon worden gewerkt¹².

Niettegenstaande het feit dat de overheid voor zichzelf een belangrijke rol had weggelegd in de vorming van een spoorwegnet, werden reeds vanaf het einde van de jaren 1830 vergunningen toegestaan aan de private sector, voor de aanleg van secundaire en industriële lijnen¹³. Deze contracten waren evenwel van een beperkte duur; op dat einde van het contract zou de lijn automatisch eigendom worden van het publiek patrimonium.

¹¹ *Loi qui ordonne l'établissement d'un système de chemins de fer en Belgique*, -Pasinomie, 3e reeks, dl.4, p.102-103.

¹² Een mooi voorbeeld van een dergelijke **discussie** is een reeks bijdragen in de *Moniteur des intérêts matériels* (een krant die nogal wat gelijkenissen vertoonde met de huidige Financieel Economische Tijd). In 1882 werden de staatsspoorwegen bijzonder zwaar aangevallen op het vlak van efficiëntie en financiële structuur. In 1883 verscheen daarop een antwoord waarin uitvoerig werd ingegaan op de verdiensten van de staatsspoorwegen en de misleiding die soms in de pers werd opgedist: *L'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Réponse au moniteur des intérêts matériels*, Brussel, 1883.

¹³ Een overzicht van het politiek denken rond deze materie werd gepubliceerd in het jaarverslag van de staatsspoorwegen van 1860.

In de praktijk werden de meeste private spoorwegmaatschappijen lang vóór het einde van de contracten door de overheid overgenomen. Daarvoor waren er verschillende redenen. In de eerste plaats geraakten de staatsspoorwegen, die slechts een beperkte omvang hadden maar wel het centraal netwerk uitmaakten, reeds tijdens het begin van de jaren 1860 in de verdrukking. Een aantal private maatschappijen waren in grotere netwerken geïntegreerd die de concurrentie met de staatsspoorwegen aankonden. Daardoor werden de staatsspoorwegen in een bepaald ongunstige concurrentiepositie gebracht. Daarbij kwam dat er een aantal parallelle lijnen ontstonden die een moordende concurrentiestrijd met de staatsspoorwegen veroorzaakten. In 1870-1871 ging de overheid daarom over tot een eerste grote terugkoopactie, waarbij de belangrijkste private netten in de staatsspoorwegen werden geïncorporeerd. De overheid zou ook de volgende jaren verdergaan met een verdere uitbouw van het net, met de aanleg van nieuwe lijnen. Hetzelfde mechanisme van kruissubsidiëring dat in de communicatiesector een belangrijke rol speelde, werd ook hier toegepast: de exploitatie van onrendabele maar noodzakelijk geachte lijnen werd gefinancierd met de winsten van de grote assen.

In deze optiek is het begrijpelijk dat tijdens het laatste kwart van de 19de eeuw nog een aantal belangrijke lijnen werden teruggekocht, vooral daar waar de private uitbatingen een gevaar konden vormen voor de rendabiliteit van de staatslijnen. Daardoor kwam het financieringsmechanisme van de kruissubsidiëring immers in het gedrang. In 1913 was minder dan 10% van de 'grote' spoorwegen in private handen.

Waar nodig probeerde de overheid haar monopoliepositie in het spoorwegbedrijf veilig te stellen. Anders dan bij de communicatiesector, werd deze positie evenwel niet in wetten vastgelegd¹⁴.

In 1884-1885 werd de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen opgericht¹⁵. De bedoeling van deze staatsonderneming was onder meer een aantal achtergebleven gebieden aan te sluiten op de staatsspoorwegen, en zo

¹⁴ Een overzicht van de ontwikkeling van het Belgisch spoorwegnet, en een diepgaande bespreking van de verhouding tussen de private maatschappijen en de overheid, komen aan bod in B. VAN DER HERTEN en M. VAN MEERTEN, *De spoorlijn Antwerpen - Gent, 1841-1897. De wisselwerking tussen privé-initiatief en overheidsinterventie in de Belgische spoorwegen*, -*Annalen van de Oudheidkundige Kring van het Land van Waas* (verschijnt in het jaarboek 1993).

¹⁵ *Loi relative à la constitution d'une Société nationale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux* (28 mei 1884), -*Pasinomie*, 4e reeks: dl.19, 1884, p.217-227.

op de stedelijke markten en de wereldmarkt. De gemeentelijke, provinciale en nationale overheden waren de belangrijkste investeerders; de private sector werd immers niet bereid gevonden om zich in een aantal kleine lijnen te engageren. Met het oog op de overheidsfinanciering werd een originele formule uitgedacht, waardoor de overheden niet dadelijk grote kapitalen ter beschikking moesten stellen. De afbetaling van de leningen zou met name geschieden met het zogenaamd 'eerste dividend', dat net de kapitaalkost van de lijn dekte. Indien er nog winst over was, werd die verdeeld tussen een reservefonds en het 'tweede dividend' dat aan de investeerders werd uitbetaald¹⁶. Vooral het reservefonds is belangwekkend in de context van deze bijdrage: indien het eerste dividend niet kon opgebracht worden door een bepaalde lijn, werd het tekort bijgepast uit de financiële reserves van de maatschappij. Deze vorm van kruissubsidiëring hield opnieuw een aantal lijnen in stand, die anders onmogelijk leefbaar waren. Tevens konden lijnen worden aangelegd waarvan de rendabiliteit onzeker was. Waar nodig kon de onderlinge solidariteit zorgen voor een financieel evenwicht.

Ook op het vlak van de spoorwegen is de nationale overheid er dus in geslaagd om op een relatief goedkope manier, een uitgebreid investeringsprogramma te realiseren. Daarbij was men erin geslaagd om de laagste tarieven van Europa aan te bieden. Hier moet wel worden vermeld dat de investeringskost van de staatsspoorwegen uit de hand gelopen is met de terugkoopoperaties vanaf 1870. Doordat de concessies werden genationaliseerd vóór het aflopen van de contracten, moesten aan de compagnieën immers meestal zware compensaties worden betaald. De hogere kapitaalkosten moesten toen gedeeltelijk worden afbetaald met vers overheidsgeld; de exploitatiewinsten volstonden niet meer. Anderzijds moet ook worden gesteld dat zelfs tijdens de 19de eeuw, niemand een volledig overzicht had van wat de spoorwegen nu exact hadden gekost aan de Belgische Staat. Allerlei financiële en boekhoudkundige operaties leidden tot een ondoorzichtigheid die door voor- en tegenstanders van het overheidsingrijpen handig werd uitgebuit.

Deze toestand ondergraaft het bestaan en de werking van de kruissubsidiëring evenwel geenszins. De soms extreem lage tarieven werden immers aangewend om de Belgische exportindustrie te beschermen tegen de buitenlandse concurrentie; het tariefbeleid evolueerde steeds meer naar een instrument van

¹⁶ De definitieve statuten werden gepubliceerd in 1885: *Statuts révisés de la Société nationale des chemins de fer vicinaux*, -Pasinomie, 4e reeks, dl.20, p.197-201.

industriële politiek. In die zin waren de soms lage netto exploitatie-inkomsten niet zozeer het gevolg van onrendabele exploitaties, maar eerder een voortvloeisel van de transferten van de spoorwegen naar de industrie en de landbouw. Het objectief van goedkope dienstverlening was hier dus verweven met een tweede doelstelling, namelijk het steunen van de Belgische export-industrie¹⁷.

Als algemeen besluit van dit overzicht kan worden gesteld dat het financieringsmechanisme van de kruissubsidiëring, dat ingebed lag in de overheidsmonopolies inzake spoorwegen en communicatie, geleid heeft tot de realisatie van een indrukwekkende infrastructuur. Zonder twijfel hebben deze verwezenlijkingen een belangrijke rol gespeeld in de belangrijke economische groei die België vooral tijdens de laatste decennia van de 19de eeuw kenmerkte. In 1913 was België zowel op het vlak van de transportinfrastructuur als van de communicatie-mogelijkheden, nummer één in Europa en de Wereld. Dit resultaat was bereikt zonder dat de overheidsfinanciën op een onherroepelijke manier waren aangetast.

¹⁷ Het inzicht dat de Belgische economie vooral gericht is op het buitenland, was reeds vóór 1850 duidelijk aanwezig in de industriële politiek van de overheid. Reeds tijdens de jaren 1830-1840 bijvoorbeeld, werden aan de binnenscheepvaart belangrijke verminderingen van de tolrechten toegestaan voor een aantal industriële produkten die voor de buitenlandse markt waren geproduceerd. Later zou dit overheidsingrijpen als het ware traditie worden in de België.

3. Het interbellum: de legitimatie van de overheidsinmenging ondergraven¹⁸.

Reeds kort na de Eerste Wereldoorlog stelden zowel de staatsspoorwegen als de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen alles in het werk om de geleden oorlogsschade zo snel mogelijk te herstellen, en de openbare dienst opnieuw te verzekeren. Daar waar de staatsspoorwegen, in 1926 omgevormd tot de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, slechts weinig nieuwe lijnen aanlegden, was dit anders bij de buurtspoorwegen. Daar werd de politiek van integratie van het netwerk steeds verder doorgevoerd. En daar waar de aanleg van tramwegen niet verantwoord was, verzekerden vanaf 1924 autobussen de dienst.

Uit de jaarverslagen blijkt duidelijk dat de fundamentele uitgangspunten, met name het verzekeren van de universele dienstverlening en het dienen van het algemeen belang door middel van een cruciale economische sector, nog steeds expliciet aanwezig waren.

Vanaf het midden van de jaren 1920 werden de spoorwegen, maar vooral de buurtspoorwegen met een groeiende concurrentie van het wegtransport geconfronteerd. Bij wet van 11 augustus en 15 september 1924 werd het immers mogelijk om zonder toelating van de overheid, transport over de weg te organiseren. Enkel voor het geregeld personenvervoer was een officiële vergunning nodig. Het natuurlijk monopolie over het wegtransport dat de spoorwegen tijdens de 19de eeuw hadden verworven, kwam onder steeds toenemende druk te staan.

Concreet gezien was de concurrentiestrijd bijzonder hard. Private busmaatschappijen, al dan niet met vergunning, stopten enkele minuten vóór de buurttram aan de haltes om tegen lage tarieven passagiers te vervoeren. Vooral de reizigers die op de buurttrammen de volle prijs moesten betalen en dus ook de meeste inkomsten aanbrachten, werden op die manier ingepalmd.

¹⁸ Deze paragraaf werd vooral gebaseerd op de jaarverslagen van de staatsspoorwegen, vanaf 1926 van de NMBS, en van de Buurtspoorwegen. Tevens werd de wetgeving over het landtransport gelezen, en de eigentijdse literatuur, die op de aspecten die hier aan bod komen, meestal niet verder inging. Zie bijvoorbeeld M. CASTIAU, *Les transports en Belgique et leur coordination*, (Editions du Comité Central Industriel de Belgique), z.pl., 1935.

Maar de lage tarieven waren niet het enige argument van de busexploitanten: meestal lag de gemiddelde snelheid hoger dan die van de zeer trage stoomtrams, werd de dienstverlening soepeler georganiseerd en was er meer luxe dan in de trams. De buurtspoorwegen, die zowel organisatorisch als technologisch nog aansloten bij de situatie van 1913, werden aldus met een enorme uitdaging geconfronteerd.

Eenzelfde verschijnsel deed zich, hoewel in mindere mate, voor bij de hoofdspoorwegen. Ook daar werd op de drukste lijnen een deel van de passagiers weggekaapt.

De zware concurrentie met het vrachtvervoer begon zich vooral vanaf het einde van de jaren 1920 door te zetten. Ook hier waren de buurtspoorwegen weer het eerste slachtoffer. De meeste inkomsten uit goederenverkeer werden bij de buurtspoorwegen immers gerealiseerd op het vlak van kleinere ladingen, die zonder probleem door vrachtwagens konden worden overgenomen. Maar ook de grote spoorwegen kregen op de meest winstgevende assen met een toenemende concurrentie te kampen, die zich nog duidelijker deed gevoelen tijdens de eerste jaren van de crisis. Men stelde toen immers vast dat de goederentrafiek op de staatsspoorwegen zeer snel daalde, terwijl het aantal vrachtwagens bleef stijgen. Tijdens de jaren 1930 zou deze concurrentie als een zwarte schaduw over de spoorweguitbatingen blijven hangen. Samen met de crisis zorgde ze immers voor belangrijke verliezen op de exploitatierekeningen. Tegelijk betekende dit dat de kruissubsidiëring niet langer de verliezen op de kleine lijnen kon dekken.

Zowel de NMBS als de NMVB probeerden op diverse manieren te reageren op de concurrentie van het wegtransport. In de eerste plaats ging men over tot een belangrijke reorganisatie van de diensten, die meer op elkaar werden afgestemd. Zodoende werden uurregelingen uitgewerkt waardoor de aansluiting van het hoofdnet op het buurtnet vlotter kon verlopen. Samen met de kortere oponthouden in de stations probeerde men aldus een belangrijke inkrimping van de reistijden te bekomen. De buurtspoorwegen waren op het vlak van de snelheid ook verplicht om over te schakelen op elektrische tractie, en later op autobussen. Meermaals werd in de jaarverslagen gesteld dat de stoomtrams niet alleen te duur waren (hoge steenkoolprijzen) maar vooral veel te traag, tot ongenoegen van het publiek.

Daarnaast werd geprobeerd de exploitatie van de netten te rationaliseren. Dit hield in dat het buurtspoornet in groepen werd ingedeeld, en dat voor elke lijn de meest geschikte tractie werd onderzocht. Op de hoofdsporen werd eveneens op elektriciteit overgeschakeld, en werden pogingen gedaan om het goederenverkeer vlotter te laten verlopen.

Naast deze kwalitatieve verbeteringen poogde men de tarieven, die evenwel reeds zeer laag waren, concurrentieel te houden. Meestal slaagde de concurrentie er echter in om soepel in te spelen op de tarievenpolitiek van de spoorwegmaatschappijen, zodat er op dit vlak niet veel winst kon worden geboekt. Een ander middel was het opzetten van reclamecampagnes en de organisatie van toeristische uitstappen. Ook het reizen in groepen werd aantrekkelijker gemaakt. Zo hoopte men niet alleen Belgische reizigers aan te trekken, maar ook de internationale markt aan te boren.

Tenslotte werd expliciet **niet** geopteerd voor een inkrimping van de dienstverlening; ook al hadden de spoorwegmaatschappijen voor deze optie gekozen, werd dit door de overheid niet toegestaan¹⁹. Als reactie op de autobussen die zonder probleem overal konden stoppen, werden meer haltes ingelegd, en meer stoptreinen. Maar ook werden tussen de steden meer directe treinen ingelegd om de grote trajecten sneller te overbruggen. De buurtspoorwegen breidden hun dienstverlening daarnaast gevoelig uit, door de organisatie van vele autobuslijnen. De NMBS probeerde met zogeheten 'gemengde diensten' op de nieuwe toestand in te spelen. Dit hield in dat er van de stations op bussen van de maatschappij kon worden overgestapt, om bijvoorbeeld bepaalde toeristische attracties vlotter te kunnen bereiken. Op deze wijze probeerde de maatschappij het verloren gegane marktaandeel te herwinnen.

Toch waren deze operaties niet allemaal even succesvol. In de ijver om steeds maar meer buurtlijnen open te stellen, werden een groot aantal parallelle lijnen met de staatsspoorwegen opengesteld, waardoor toch een rechtstreekse concurrentie tussen de staatsspoorwegen en de buurtspoorwegen ontstond.

¹⁹ M. CASTIAU, *Les transports en Belgique et leur coördination*, p.157 schrijft de volgende significante passage: "Si la Société Nationale jouissait d'une liberté complète, elle abandonnerait une notable fraction du réseau pour ne conserver que les lignes productives. Dans ces conditions, la couverture des charges financières serait largement assurée et il ne serait pas question de pertes. Mais cette manière de faire soulèverait de violentes protestations de la part des Pouvoirs publics en des populations desservies".

Weliswaar poogden de autobussen verder in de agglomeraties door te dringen en op die wijze een nieuw marktsegment aan te boren, maar toch moet de vraag worden gesteld of hier niet een belangrijke afwijking werd gemaakt van het oorspronkelijk doel van de buurtspoorwegen, met name het fungeren als aanvulling van de hoofdspoorwegen, vooral dan in nog verafgelegen en geïsoleerde gebieden.

Maar de maatschappijen deden meer dan een kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding van de dienstverlening. Aan de verschillende overheden werd gevraagd dat er een wettelijk kader zou komen dat de spoorwegen zou kunnen indekken tegen het wegtransport. De motivatie daarvoor werd als volgt verwoord: de spoorwegen dienden het algemeen belang van alle burgers van het land, en probeerden overal een vlotte en uitgebreide dienstverlening te garanderen, ook al werd die niet verantwoord door de resultaten van een aantal lijnen. In normale omstandigheden volstonden de winsten uit de grote verbindingssassen evenwel om de verliezen die elders geleden werden, op te vangen. Met de concurrentie van het wegtransport was de toestand van de spoorwegen evenwel drastisch verslechterd. In 1937 bijvoorbeeld werden 166 buurtlijnen uitgebaat, waarvan er 62 verlieslatend waren. De statuten van de NMVB stelden dat in geval van drie opeenvolgende verlieslatende jaren, de lijn mocht worden gesloten. Van de 62 vermelde lijnen die deficitair waren, kwamen de meeste in aanmerking voor sluiting. Nogmaals stelde de NMVB dat, hoewel de financiële reserves (het zogenaamde reservefonds) opgebruikt waren, er niet aan sluiting werd gedacht, omwille van het algemeen belang. Een aantal streken werden immers enkel door de buurtspoorwegen op de nationale markt aangesloten, wat belangrijk was voor de afzet van agrarische en industriële produkten. Tevens speelden de buurtlijnen een belangrijke rol in het transport van de arbeiders naar de industriële centra.

Voor het openhouden van de lijnen eisten de openbare spoorwegmaatschappijen evenwel garanties van de overheid. De universele dienst kon immers maar worden gegarandeerd indien de spoorwegen konden beschikken over alle trafiek. Slechts indien ook de winstgevende trajecten volledig konden worden bediend door de overheidsbedrijven, was overheidsuitbating van alle lijnen mogelijk. Zo was het ooit in de ontstaanswetten van de staatsspoorwegen en de buurtspoorwegen ingeschreven, en -voor een belangrijk deel- in de praktijk gerealiseerd. De

overheid reageerde hierop met de oprichting van een aantal commissies die zich moesten buigen over de problemen van de nationale transportsector. Vóór het begin van de Tweede Wereldoorlog werden hier evenwel geen resultaten meer geboekt.

Met de vraag naar een wettelijk kader voor het landtransport, met de bedoeling een legaal monopolie te vormen, werd een fundamentele vergissing begaan. Immers, het argument van de universele dienst dat aan de basis lag van dit verzoek was de facto ondergraven door het bestaan van de private transportbedrijven, die ook een deel van de dienstverlening voor hun rekening namen. De overheidsbedrijven deden een poging om een legaal monopolie tot stand te brengen, maar gebruikten de verkeerde argumenten. Om technologische redenen was het land immers niet meer alleen op de overheid aangewezen voor het garanderen van deze dienstverlening. Tegelijk zou een legaal monopolie onder invloed van schaalvoordelen uitmonden in een natuurlijk monopolie, wat dan op zijn beurt zou worden aangewend om de bestaande toestand te verantwoorden en elke vorm van privatisering onmogelijk te maken.

Sommige tijdgenoten zagen reeds tijdens het interbellum de ware draagwijdte van de inburgering van de auto, en de gevolgen hiervan op het openbaar vervoer. *"L'auto est naturellement susceptible d'un grand développement en Belgique (...). Les transports en commun resteront longtemps encore indispensables (...)"*²⁰. De auteur stelde hiermee impliciet dat, wanneer de auto een algemene ontwikkeling zou kennen, de vanzelfsprekendheid van het openbaar vervoer zoals het tot dan toe bestond, zwaar zou worden ondergraven.

Wij hebben het in deze sectie nog niet over de telecommunicatie gehad. Inderdaad werd het overheidsingrijpen tijdens het interbellum vooral in de transportsector ondergraven. Telegraaf en telefoon, en ook de post behielden in deze periode het monopolie dat tijdens de 19de eeuw in wetten was vastgelegd. Voor de telegrafie en de telefonie, die nu pas haar echte doorbraak kende, was er verder een technologisch monopolie dat de toegankelijkheid tot de markt voor eventuele concurrenten niet eenvoudig maakte. Met de liberalisering van

²⁰ M. CASTIAU, *Les transports...*, p.163.

de telecom tijdens de jaren 1980, kwam ook aan deze situatie definitief een einde, zoals zal blijken uit de volgende sectie.

4. De legitimatie van overheidsmonopolies vandaag.

In de voorgaande secties werd aangetoond dat het overheidsmonopolie in het spoorvervoer en in de telecommunicatie in het verleden werd gelegitimeerd door de doelstelling van universele dienstverlening: om universele dienstverlening mogelijk te maken moesten de verlieslatende lijnen met weinig trafiek gesubsidieerd worden door de winstgevende lijnen met hoge trafiek; dit is echter slechts mogelijk indien de onderneming een monopolie behoudt over deze winstgevende lijnen.

Gedurende het interbellum werd het steeds moeilijker om dit monopolie in stand te houden, vooral dan in de spoorwegsector, waar de concurrentie van het particulier wegvervoer steeds meer winst van de lijnen met hoge trafiek afsnoepde. Deze dynamiek werd in de naoorlogse periode nog kracht bijgezet, en leidde tot de nieuwe idee dat liberalisering en privatisering van het spoorwegvervoer en de telecommunicatie niet alleen wenselijk maar ook onvermijdelijk zijn.

Verschillende factoren hebben gespeeld in deze verdere afbraak van de overheidsmonopolies in de spoorwegen en in de telecommunicatie. We bespreken eerst het geval van de spoorwegen en nadien dat van de telefoonmaatschappij.

4.1. Het monopolieverlies van de NMBS heeft in de naoorlogse periode een onherroepelijk karakter gekregen. Niet alleen heeft de concurrentie van het wegvervoer de positie van de spoorwegen verder ondermijnd. Ook het woonpatroon van de mensen werd door de opkomst van de auto grondig gewijzigd, met het gevolg dat vele, indien niet de meeste, spoorlijnen onrendabel zijn geworden, en zullen blijven. Hierdoor is het spoorwegvervoer in een vicieuze cirkel terechtgekomen: **het** surplus dat kon worden vrijgemaakt op de winstgevende hoofdlijnen volstond niet meer om aan kruissubsidiëring te doen van de secundaire lijnen. Het gevolg hiervan was dat het objectief van universele dienstverlening niet meer kon worden gerealiseerd in de context van een zelfbedruipende spoorwegmaatschappij. Dit objectief zou in de toekomst nog slechts gerealiseerd kunnen worden als de overheid bereid werd gevonden

om steeds meer overheidssubsidies toe te staan aan de spoorwegmaatschappij. Op termijn bleek een dergelijke situatie echter onhoudbaar. De krappe budgettaire situatie van de overheid zou een voortdurende druk gaan uitoefenen op de spoorwegmaatschappij, die gedwongen werd om steeds meer onrendabele lijnen op te geven. Meteen verdween het perspectief van universele dienstverlening.

Deze ontwikkeling roept de vraag op van de toekomst van de NMBS. De budgettaire druk zal de NMBS er druppelsgewijze toe dwingen om steeds meer secundaire en niet winstgevende lijnen op te geven, om zich te concentreren op de grote lijnen, die wel rendabel kunnen worden gehouden. Deze ontwikkeling is nu onvermijdelijk geworden, en kan door syndicale actie slechts vertraagd worden.

Meteen komen we ook terecht in het privatiseringsdebat. Vermits de hoofdlijnen winstgevend zijn, en vermits de NMBS de secundaire lijnen toch zal moeten laten vallen, is er geen reden waarom de NMBS geen privé onderneming zou kunnen zijn. Een dergelijke privatisering van de NMBS zou kunnen leiden tot betere managementmethoden, en een grotere klantvriendelijkheid. Een private NMBS zou bovendien de excessieve vakbondsmacht kunnen indijken die gedurende de laatste jaren heeft bijgedragen tot een systematische aftakeling van de service (door stakingen en werkonderbrekingen).

Tegenover deze visie kan worden gesteld dat er toch nog andere argumenten spelen tegen privatisering. Ten eerste is er de sociaal argument, ten tweede het milieu-argument.

Het sociaal argument kan eigenlijk gemakkelijk worden ontzenuwd. Indien de overheid sociale abonnementen wil toestaan of speciale tarieven wil mogelijk maken voor bepaalde bevolkingsgroepen, kan dit evengoed gebeuren in de context van een private NMBS als in de context van een overheidsonderneming. De overheid kan met een private NMBS een contract sluiten waarbij deze laatste zich verbindt om dergelijke sociale tarieven toe te passen. In ruil compenseert de overheid de private NMBS voor het inkomensverlies. Sociale doelstellingen kunnen dus niet worden gebruikt als legitimering van een overheidsmonopolie in het spoorwegvervoer.

Sommigen zullen argumenteren dat de NMBS en ook Belgacom van fundamenteel belang zijn voor de werkgelegenheid. Sectoren die werk bezorgen aan tienduizenden moeten volgens deze redenering door de overheid worden bestuurd. Nochtans moet worden gesteld dat het aanwenden van de overheidsbedrijven als middel van industriële politiek, om protectionisme mogelijk te maken of om de werkgelegenheid in stand te houden, vanuit bedrijfseconomisch standpunt niet kan worden verdedigd. Wanneer het sociaal argument in de betekenis van de garantie van werkgelegenheid toch doorweegt, moet de overheid die ook te kennen geven, en tegelijk toegeven dat ze tekort schiet op het vlak van de uitbating.

Dit is geen pleidooi voor een sanering die op korte termijn gecombineerd zou zijn met massale ontslagen; ook wat de werkgelegenheid betreft kan de overheid, eventueel in een contract met een private exploitant, opteren voor een geleidelijke afbouw van het teveel aan werknemers bij de spoorwegen.

Het milieu-argument om aan de NMBS een statuut van overheidsonderneming te blijven geven, lijkt op het eerste gezicht zwaarder te wegen dan het sociaal argument. Dit milieu-argument kan als volgt worden geformuleerd. Het vervoer per spoor is minder belastend voor het milieu dan het wegvervoer. Dit betekent dat het belang van bestaande spoorweglijnen niet uitsluitend op basis van winstgevendheid mag worden beoordeeld. Een dergelijke lijn kan onrendabel zijn en toch een maatschappelijke baat hebben omdat ze de druk op het milieu vermindert. Een private NMBS zal echter geen rekening houden met een dergelijke overweging, en een onrendabele lijn sluiten. Alleen de overheid is in staat om met deze maatschappelijke baten rekening te houden.

Dit milieu-argument is zeker belangrijk, en heeft de legitimering van het overheidsmonopolie in de spoorwegen een nieuwe fundering gegeven. Bij nader toezien moet echter worden gesteld dat deze nieuwe legitimering eerder gebrekkig van aard is.

Het behoud van het secundair net kan zeker niet worden gefundeerd op milieu-argumenten. Wanneer tussen Leuven en Mechelen, bij voorbeeld, de meeste treinen nauwelijks tien reizigers hebben, dan kan worden gesteld dat deze treinen meer belastend zijn voor het milieu dan indien deze tien reizigers de auto zouden nemen. Met andere woorden het gebruik van energie, en dus de belasting van het milieu, om tien mensen met een treinstel van twee

wagons te vervoeren tussen Mechelen en Leuven is groter dan wanneer deze mensen in auto's zouden worden gestopt.

Het grote milieu-voordeel van de spoorwegen ligt in het aspect massatransport. Op de secundaire lijnen is hier evenwel geen sprake meer van. Gezien het grondig gewijzigd woonpatroon is het weinig waarschijnlijk dat hierin in de toekomst nog verandering zal optreden. Deze lijnen zijn dus niet alleen economisch onrendabel, ze bieden ook geen milieuvoordeel meer ten opzichte van de auto.

Op de grote lijnen waar massavervoer kan worden georganiseerd, bestaan er winstmogelijkheden, en ontstaan de milieuvoordelen. Rendabiliteit en milieuvoordeel vallen dus samen in het spoorvervoer.

We besluiten dat het sociale en het milieu-argument geen legitimering meer kunnen geven aan een overheidsmonopolie in het spoorwegvervoer. Vermits bovendien de universele dienstverlening als objectief van het spoorvervoer volledig is uitgehold, schiet er eigenlijk geen ernstig argument meer over om de NMBS in staatshanden te houden. De NMBS moet zich daarom toespitsen op het massavervoer op een beperkt aantal grote lijnen. Vermits deze grote lijnen rendabel zijn, staat niets meer in de weg van een uitbating door een private spoorwegmaatschappij. Bevrijd van de overmatige politieke en syndicale beïnvloeding, zal een dergelijke private onderneming beter dan een overheidsonderneming kunnen inspelen op de noden van de burgers, zodat het massavervoer op een efficiëntere manier wordt georganiseerd dan vandaag.

Een private spoorwegmaatschappij zal ook een grotere bijdrage kunnen leveren tot een oplossing van de dagelijkse verkeersellende rond de grote steden. De toegangswegen van en naar die steden zijn oververzadigd. Een oplossing van dit probleem kan er maar komen door een verbetering van het openbaar vervoer op de grote lijnen. De NMBS is niet in staat om dit te doen. De reden werd reeds eerder aangehaald. De winst die de NMBS realiseert op de grote lijnen moet gedraineerd worden naar een groot aantal onrendabele secundaire lijnen, die om politieke en syndicale redenen worden opengehouden. Het resultaat is dat er geen geld meer overschiet om de grote lijnen te moderniseren en er de service te verbeteren. Een geprivatiseerde spoorwegmaatschappij zal deze secundaire lijnen, die geen bijdrage leveren tot de oplossing van de verkeersellende, sluiten. Dit zal middelen vrijmaken om te

investeren in de grote lijnen. Op die manier zal het vervoer per spoor aantrekkelijker gemaakt kunnen worden, zodat automobilisten meer geneigd zullen zijn om per spoor naar hun werk te trekken. Paradoxaal genoeg kan een geprivatiseerde NMBS een grotere bijdrage leveren tot een oplossing van de dagelijkse files van en naar de grote steden dan de huidige NMBS. Deze laatste wordt zodanig gedomineerd door politieke en syndicale belangen dat ze niet meer in staat is om een rationeel vervoerbeleid uit te stippelen.

4.2. De traditionele legitimering van de telefonie is eveneens aan herziening toe. De technologische evolutie in de telecommunicatiesector heeft in de naoorlogse periode een spectaculaire versnelling gekend. Dit is niet zonder effect gebleven op de telefoonmaatschappijen. Zoals in het geval van de spoorwegen, heeft deze technologische ontwikkeling de monopoliepositie van de telefoonmaatschappij ondermijnd. Deze ontwikkeling is nog het meest uitgesproken in de meest winstgevende segmenten van de telecommunicatie. Zo, bijvoorbeeld, ontwikkelen steeds meer grote bedrijven hun eigen private communicatienetwerken, en snoepen zodoende een interessante markt af van het gemonopoliseerde overheidsbedrijf. Technologische ontwikkelingen maken het ook mogelijk dat private telecoms diensten met hoge toegevoegde waarde aanbieden aan bedrijven en particulieren. Deze technologische tendensen zijn door de Europese Gemeenschap onderkend en hebben geleid tot directieven die de nationale telefoonmaatschappijen dwingen om een aantal van hun activiteiten open te stellen voor concurrentie²¹.

Het gevolg van al deze ontwikkelingen is dat Belgacom stelselmatig de meest winstgevende delen van de telefonie aan het verliezen is ten voordele van binnen- en buitenlandse concurrenten. Bovendien is Belgacom, als overheidsbedrijf, buitengewoon slecht gewapend om aan deze concurrentie het hoofd te bieden. Ondanks het nieuw statuut van autonoom overheidsbedrijf, blijft Belgacom overmatig gepolitiseerd, en is de vakbondsmacht er zo groot dat van een parallelle gezagsstructuur kan worden gesproken. Deze interne structuur verlamt de Belgacom, en maakt het onmogelijk om soepel in te spelen op de nieuwe technologische uitdagingen.

²¹ Zie hiervoor: Kredietbank, *Het Europees telecomverkeer. Het einde van het monopolie*, - Weekberichten, 20 november 1992. De Europese richtlijnen werden gebundeld in *Telecommunications for Europe 1992. The CEC Sources*, 2 vol., Amsterdam, 1989.

Dit leidt ook hier tot het privatiseringsdebat. Paradoxaal genoeg kan worden gesteld dat de weigering om te privatiseren de toekomst van Belgacom bedreigt. De concurrenten zullen een steeds groter deel van de meest rendabele activiteiten van Belgacom overnemen. Wat overblijft zal het minst interessante marktsegment zijn. De enige manier om deze aftakeling tegen te gaan bestaat erin Belgacom te privatiseren, en dit zo snel mogelijk. Elk uitstel betekent een verder verlies aan substantie van Belgacom. Elk uitstel van privatisering betekent ook dat de opbrengst voor de Staat van een privatiseringsoperatie (die onvermijdelijk wel zal moeten gebeuren) kleiner wordt. Terwijl de Belgische Staat vandaag waarschijnlijk rond 200 miljard F zou kunnen verdienen van de verkoop van Belgacom²², is het verre van duidelijk dat ze nog zoveel zou kunnen krijgen binnen vijf jaar. Op dat ogenblik zullen nog meer interessante marktsegmenten van Belgacom zijn afgesnoept.

Bij de huidige stand van zaken kan nog een tweede kanttekening worden gemaakt. De impasse waarin de telefoonmaatschappij in het begin van de jaren 1990 is verzeild, heeft verhinderd dat België op het vlak van de telecom een vooraanstaande rol zou gaan spelen in het Europees telecommunicatienetwerk. Nochtans zou de centrale ligging van België in Europa juist op een natuurlijke wijze kunnen leiden tot de functie van internationale dienstenverstrekker in deze sector²³.

In tegenstelling tot de spoorwegen, kan echter niet worden gesteld dat de technologische ontwikkelingen in de telecommunicatie de universele dienstverlening onmogelijk hebben gemaakt. Het lokale telefoonverkeer, dat het fundament is van de universele dienstverlening, zal wel rendabel blijven. Dit blijkt duidelijk uit de buitenlandse ervaring (VS en VK bij voorbeeld). Er is dan ook geen reden waarom een geprivatiseerde Belgacom dit lokaal telefoonverkeer zou opdoeken. Universele dienstverlening en privatisering kunnen hier samengaan. De privatisering van Belgacom zal wel de kruissubsidiëring van de lange afstand naar de lokale telefonie moeilijker

²² Voor meer informatie over de waarde van Belgacom, zie A. FARBER, W. MOESEN e.a., *Waardebepaling van twaalf Belgische publieke ondernemingen vanuit een privatiseringsoptiek*, hoofdstuk 6. *Régie des télégraphes et des téléphones (R.T.T.-Belgacom)*, Brussel, 1992.

²³ Deze analyse van de Belgische telecommunicatiemarkt werd ontleend aan E. NOAM, *Telecommunications in Europe*, Oxford University Press, 1992, p.178.

maken. Dit zal tot gevolg hebben dat de lange afstand goedkoper zal worden. Deze ontwikkeling wordt goed geïllustreerd door de Britse ervaring, waar British Telecom de lokale tarieven heeft verhoogd terwijl ze de lange afstand tarieven heeft verminderd²⁴.

²⁴ Zie *Liberalization and regulation of UK's telecom*, -Utilities Policy, januari 1992.

5. Besluit.

De traditionele legitimatie van het overheidsmonopolie in het spoorwegvervoer en in de telecommunicatie heeft de tand des tijds niet kunnen doorstaan. Tijdens de 19de eeuw en het interbellum liep de verantwoording van het overheidsingrijpen in deze sectoren volledig parallel. Volgens het heersend politiek denken kon enkel de Staat zorgen voor de uitbouw van een universele dienst voor een zo groot mogelijke groep van burgers. De vorming van overheidsmonopolies werd in de hand gewerkt door technologische factoren, en heeft geleid tot de uitbouw van een indrukwekkende infrastructuur op het vlak van spoorwegen en telecommunicatie.

Vandaag zien we dat de wegen van de telecom en de spoorwegen zijn uiteengegaan. Daar waar Belgacom nog aanspraak maakt op het monopolie over het netwerkbeheer, hebben de spoorwegen noodgedwongen alle aanspraken op een monopolie over het landtransport moeten laten vallen. De fundamentele ommekeer heeft zich voorgedaan tijdens de jaren 1930, toen de concurrentie van private transportondernemingen -die mogelijk gemaakt werd door technologische revoluties- de werking van de kruissubsidiëring meer een meer bemoeilijkte en uiteindelijk onmogelijk maakte. Eenzelfde breuklijn wordt nu duidelijk op het vlak van de telecommunicatie.

Toch blijven de overheidsmonopolies bestaan, en worden ze maar zeer geleidelijk in vraag gesteld. De oproep van de Europese Gemeenschap tot een verregaande privatisering van de telecom bijvoorbeeld, werd in België op een minimale wijze gevolgd; de overheid opteerde voor een maximale inspraak in de sector.

Het gevolg van deze evolutie was dat, vooral in het geval van de spoorwegen, moest worden gezocht naar nieuwe legitimaties voor de overheidsuitbating. Sociale en milieu-objectieven hebben de plaats echter niet kunnen innemen van de universele dienstverlening als legitimering van overheidsmonopolies in het spoorwegvervoer en in de telecommunicatie. Er schijnt dus niets meer in de weg te staan van een privatisering van de NMBS en Belgacom. Het enige obstakel dat nog moet worden overwonnen zijn de belangen van vakbonden en

gepolitiseerd management die achterhoedegevechten blijven leveren tegen onstuitbare technologische ontwikkelingen.

LEUVENSE ECONOMISCHE STANDPUNTEN

- 1976 — 1. Louis BAECK, De inflatoire groeimachine. (uitgeput)
 2. Paul DE GRAUWE, Theo PEETERS, De recente inflatie : een structureel of een monetair probleem ? (uitgeput)
- 1977 — 3. Karel TAVERNIER, Krachtlijnen voor een Belgisch stabilisatiebeleid. (uitgeput)
 4. Paul DE GRAUWE, Korporatisme en werkloosheid, (uitgeput)
 5. Paul VAN ROMPUY, Enkele structurele aspecten van de crisis. (uitgeput)
 6. Louis BAECK, Naar een nieuwe groeicyclus met een ander groeipatroon.
- 1978 — 7. Louis BAECK, Politiek verantwoordelijk handelen en socio-economisch optimum. (uitgeput)
 8. Paul DE GRAUWE, Bureaukratische controle en het economisch systeem.
 9. Paul VAN ROMPUY, Guido DE BRUYNE, De regionalisatie economisch bekeken. (uitgeput)
 10. Louis BAECK, De nieuwe internationale economische orde en haar kritische tegenhangers. (uitgeput)
 11. Theo PEETERS, Economisch federalisme : lessen uit het buitenland.
 12. Dirk HEREMANS, Economische autonomie en economische unie, krachtlijnen voor een duurzame oplossing.
- 1979 — 13. Paul DE GRAUWE, Arbeidsduurvermindering en tewerkstelling.
 14. Economisch Federalisme. (uitgeput)
 Deel I : Financiële middelen en herverdeling, Paul VAN ROMPUY, Albert VERHEIRSTRAETEN, Regionale Herverdelings- en Financieringsstromen.
 Theo PEETERS, Financiële middelenvoorziening voor gemeenschappen en gewesten.
 15. Economisch Federalisme.
 Deel II : Organisatie en bevoegdheden, Dirk HEREMANS, Verkaveling van bevoegdheden en economische unie.
 Vic VAN ROMPUY, Economisch stelsel en verdeling van bevoegdheden.
- 1980 — 16. Guy CLEMER, Karel TAVERNIER : Tewerkstelling en inkomensmatiging in België : een onvermijdelijke keuze.
 17. Louis BAECK, Lokomotief strategie : met stoom uit de Eurovalutamarkt. (uitgeput)
 18. Michel DOMBRECHT, Theo PEETERS, Sanering van de overheidsfinanciën : gevaarlijk of onvermijdelijk ?
- 1981 — 19. Paul DE GRAUWE, Marcia DE WACHTER, Produktie, tewerkstelling en verdeling. Een neo-liberale benadering.
 20. Louis BAECK, De jaren tachtig in perspectief. (uitgeput)
 21. Paul VAN ROMPUY, Patrick VAN CAYSEELE, Raming van de geregionaliseerde lopende rekening van de overheid in 1979.

22. Paul DE GRAUWE, Loonkosten, energiekosten en kapitaalkosten. België gedurende 1970-1980. (uitgeput)
 23. Frans SPINNEWYN, Een verzekeringstechnische benadering van de werkloosheidsverzekering.
- 1982 —
24. Louis BAECK, Herstelbeleid, vroeger en nu.
 25. Paul DE GRAUWE, Marc JANSSENS, Aanbodeconomische effecten van de belastingdruk in België.
- 1983 —
26. Paul DE GRAUWE, Guy VERFAILLE, Linkse en rechtse gezondheidsindicatoren van de Belgische Economie.
 27. Louis BAECK, Hoe de crisis ombuigen. (uitgeput)
 28. Paul VAN ROMPUY, Maatschappelijke keuze en economische crisis.
 29. Vic VAN ROMPUY, Erik SCHOKKAERT, Begrotingstekorten, Rentelasten en Openbare schulden in België. Een kijk op halflange termijn.
- 1984 —
30. Dirk HEREMANS, Hans GEEROMS, Marktsector en budgetsector in België. Grenzen aan het overheidsbeslag ?
 31. Paul DE GRAUWE, Guy VERFAILLE, Zijn de rentelasten van de overheidsschuld ondraaglijk geworden ?
- 1985 —
32. Louis BAECK, De wonderbare wereld van de economische paradigma's. (uitgeput)
 33. Paul VAN ROMPUY, Solidariteitsmechanismen in federale staten.
 34. Louis BAECK, De V.S. en de E.G. : vergelijking op lange termijn.
 35. Louis BAECK, Het economisch denken in het Spanje van de 16e en 17e eeuw.
 36. Guido DE BRUYNE, Paul DE GRAUWE, Herverdeling van het werk en makro-economisch evenwicht.
 37. Paul VAN ROMPUY, Arbeidsmarktflexibiliteit en werkloosheid.
- 1987 —
38. Paul DE GRAUWE, Anne FREMAULT, Micro- en macro-economische effectiviteit van de Belgische prijsreglementering.
 39. Louis BAECK, Kentering in de westerse economie.
 40. Johan MORTELMANS, Erik SCHOKKAERT, Lode BERLAGE, Robert VERTONGHEN, De economische wenselijkheid van een snelspoorverbinding door België.
 41. Louis BAECK, De aandelenbeurzen, 1982-87 : het lustrum van de stier.
 42. Lode BERLAGE, Dirk TERWEDUWE, Grondstoffenuitvoer van ontwikkelingslanden : machtsmiddel of struikelblok ?
- 1988 —
43. Louis BAECK, De westerse economie na de krach. (uitgeput)
 44. Filip ABRAHAM, Nationale vakbonden, interprofessionele loonakkoorden en economische politiek.
 45. Paul VAN ROMPUY, m.m.v. Valentijn BILSEN, 10 Jaar financiële stromen tussen de gewesten in België.
 46. Dirk HEREMANS, Bevoegdheidsverdeling en economische autonomie. De staatshervorming in het licht van 1992.
 47. Wim MOESEN, Dirk HEREMANS, Paul VAN ROMPUY, Mark EYSKENS, Bedenkingen bij de nieuwe financieringsvoorstellen voor gewesten en gemeenschappen.

48. Vic VAN ROMPUY, Overheidstekort, overheidsschuld en economische welvaart. Toepassing op België 1947-1988
- 1989 — 49. Lodewijk BERLAGE, België en de schulden van de Afrikaanse lage inkomenslanden.
50. Jacques DREZE, Schuld en coöperatie in de mondiale economie. (uitgeput)
51. Paul DE GRAUWE, Milieuvriendelijke groei : utopie of werkelijkheid ?
- 1990 — 52. Paul VAN ROMPUY, Europese ankerpunten voor het belgis ch begrotingsbeleid.
53. Louis BAECK, De jaren '90 : een Europees decennium. (uitgeput)
54. Paul DE GRAUWE, Stef PROOST, Erik SCHOKKAERT, Denise VAN REGEMORTER, Het milieubeleid in Vlaanderen. Een economische visie.
55. Paul DE GRAUWE, Wim VANHAVERBEKE, Competitiviteit, oliecrisis en loonindexering.
56. Wim MOESEN, Begrotingen, beleid en beheer. Over de besparingsvoorstellen, wat ze zijn en wat ze niet zijn.
- 1991 — 57. D. HEREMANS, M. DE BROECK, Overheidsschuld en financiële markten in de branding.
58. Louis BAECK, Bruno VAN ROMPUY, Golfoorlog : geopolitiek, petroleum en islam. (uitgeput)
59. Paul DE GRAUWE, Koen STRAETMANS, Het programma-akkoord in de petroleumsector. Een ondoelmatig systeem van prijzencontrole.
60. Paul DE GRAUWE, Denkoefeningen over de regionalisering van de Belgische overheidsschuld.
- 1992 — 61. Paul DE GRAUWE, Over Franse kolonisatie en Belgische verankering.
62. Stef PROOST, Beleidsvoorstellen voor de broeikasproblematiek.
63. André DECOSTER, Stef PROOST, Erik SCHOKKAERT, Hervorming van indirecte belastingen : winnaars en verliezers.
64. Paul VAN ROMPUY, Kritische bedenkingen bij de regionalisering van de overheidsschuld.
65. Paul DE GRAUWE, Wat doet de nationale bank met ons geld ?
- 1993 — 66. Patrick VAN CAYSEELE, Waarom wij? Of de economische onderbouw van een verankeringsbeleid.